

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCVII. — Wydana i rozesłana dnia 6. grudnia 1899.

Treść: (Nr 233—237.) 233. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na linię kolei małej wązko-torowej od Liberca (Plac Sukienny) do Rochlic, która ma być utrzymywana w ruchu zapomocą elektryczności. — 234. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Swojsina do Boru. — 235. Rozporządzenie, tyczące się przeniesienia na Sąd powiatowy w Fünfhaus w Wiedniu sądownictwa w sprawach karnych dla dzielnicy Rudolfsheim w Wiedniu. — 236. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu otwarcia szlaku częściowego Jilowe—Skochowice kolei lokalnej Czereczany—Modrzany z odnogą od Mechenic do Dobrzysza. — 237. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od Jenbachu do Mairhofen (kolej nadzillerska).

233.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. listopada 1899,

o nadaniu koncesyi na linię kolei małej wązko-torowej od Liberca (Plac Sukienny) do Rochlic, która ma być utrzymywana w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, o kolejach niższego rzędu, c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. wspólnym Ministerstwem wojny nadało pod zamieszczonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami Spółce libereckiej kolei drogowych w Liberca, o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu linii kolei małej wązko-torowej od Placu Sukiennego w Liberca do Rochlic, łączącej się z małą koleją tegoż przedsiębiorstwa, będącą przedmiotem obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. października 1896, Dz. u. p. Nr. 206, a która ma być utrzymywana w ruchu zapomocą elektryczności.

§. 1.

Koncesyonariuszce zapewniają się co do koncesyonowanej linii kolei małej dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnień od podatków, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Co do stępla od biletów osobowych stosowane być mają postanowienia artykułu XX, ustęp drugi ustawy powyższej.

§. 2.

Spółka obowiązana jest budowę linii kolei małej oznaczonej na wstępie skończyć najpóźniej w przeciągu pół roku, licząc od dnia dzisiejszego, linię gotową oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny mający trwać aż do 5. października 1956.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma Spółka na żądanie c. k. Rządu stosowną kaucyę a to w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania linii koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania dróg.

Spółka jest obowiązana ponieść kosztów urządzeń potrzebnych z powodu wybudowania i ruchu linii na wstępie oznaczonej do zabezpieczenia swobodnego funkcjonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa istniejących już w chwili nadania koncesyi na tę linię, mianowicie zaś kosztów przełożenia owych przewodów, gdyby było potrzebne.

§. 5.

Zresztą kolej mała, na wstępie oznaczona, ma być uważana za istotną część składową przedsiębiorstwa kolei małej będącego przedmiotem obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. października 1896, Dz. u. p. Nr. 206, a przeto postanowienia §§. 5 aż do 15 rzeczonoego obwieszczenia mają być do niej odpowiednio stosowane.

Nadto Spółka obowiązana jest co do wszystkich swoich linii będących przedmiotem powyższego jakoteż niniejszego obwieszczenia:

- a) mieć pieczęć o urządzenie na rzecz swoich funkcyonaryuszów i ich rodzin zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom następcząca a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na Spółkę wkładająca jak kasa rzeczonoego związku;
- b) dostarczać wcześniej Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

Wittek r. w.

234.

Dokument koncesyjny z dnia 23. listopada 1899,

na kolej lokalną od Swojsina do Boru.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Boru o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennnej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji Swojsin-Czernoszyn linii kolei państwa wiedeńsko-chebskiej do Boru a to w myśl ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniała się koncesyonaryuszce dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urzędzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryuszka na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce do wybudowania kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna koncesyonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszki.

Emisya obligacji pierwszeństwa jest wzbroniona.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należyte udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztą przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w odbędzie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut spółki, jakoteż formularze akcyi wydać się mających, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowycli kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryuszka zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich jako na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryuszka zobowiązuje się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane być mają podobnie niżone pozycje taryfowe przepisane dla transportów wojskowych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat (90) dziesięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolei koncesyonowanej utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyonaryuszki i koncesyonaryuszka zwracać ma Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który zawarty będzie z koncesyonaryuszką.

§. 10.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziesiątą tych czystych dochodów.

Czysty dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszce jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1 obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej z doliczeniem raty ryczałtowej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie koncesyonaryuszce wzmiankowaną powyżej ratę ryczałtową w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszce podatek rentowy, który od tej renty odkupu ma być opłacany.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie objąć w miejsce koncesyonaryuszki pożyczki w celu zgromadzenia kapitału na kolej koncesyonowaną zaciągnięte, w sumie, która w chwili odkupienia według zatwierdzonego

planu umorzenia będzie jeszcze zalegała jako nieumorzona, do spłacenia z własnych funduszków, w którym to razie renta odkudu płacić się mająca, zmniejszy się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie wzmiankowanego kapitału pożyczkowego, jakoteż według okoliczności, o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępu 1 ma być do dochodu średniego doliczany.

4. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl postanowień punktów powyższych koncesjonariuszce płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 1go zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a według okoliczności obciążona tylko zalegającami jeszcze resztami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesjonaryuszki będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwałą zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku,

które, jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;

- c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Poczynszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesjonaryuszka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długie pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya uplynie i od dnia jej uplyniecia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, według okoliczności koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością Spółki będące, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 5.

Tak wtedy gdy koncesya uplynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesjonaryuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, gdyby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane trwale i utrzymywane w dobrym stanie, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcjonaryusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcjonaryuszów na koszt koncesjonaryuszki.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyj, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publiczemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się

ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

235.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 28. listopada 1899,

tyczące się przeniesienia na Sąd powiatowy w Fünfhaus w Wiedniu sądownictwa w sprawach karnych dla dzielnicy Rudolfsheim w Wiedniu.

Na zasadzie §. 9 u. o p. k. zmieniają się rozporządzenia Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 20. grudnia 1882, Dz. u. p. Nr. 176 i z dnia 3. lutego 1892, Dz. u. p. Nr. 36 o tyle, że sądownictwo w sprawach karnych dla dzielnicy Rudolfsheim w Wiedniu przekazuje się Sądowi powiatowemu w Fünfhaus w Wiedniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1900.

Kindinger r. w.

236.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 29. listopada 1899,

o przedłużeniu terminu otwarcia szlaku częściowego Jilowe—Skochowice kolei lokalnej Czerczany—Modrzany z odnogą od Mechenic do Dobrzysza.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej Czerczany—Modrzany z odnogą od Mechenic do Dobrzysza, w §. 3 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 4. marca 1895, Dz. u. p. Nr. 54 ustanowiony a stosownie do obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 22. września 1897, Dz. u. p. Nr. 228 aż do dnia 31. grudnia 1899 przedłużony, został co do szlaku częściowego Jilowe—Skochowice, którego budowa jeszcze trwa, przedłużony aż do 30. czerwca 1900.

Wittek r. w.

237.

**Dokument koncesyjny z dnia 2.
grudnia 1899,**

**na kolej lokalną wąsko-torową od Jenbachu do
Mairhofen (kolej nadzillerska).**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Kasprowi Schneiderowi w Zell n. Zillerem, postowi na sejm krajowy w związku z Drem Raimundem Rainerem w Fügen, lekarzem i Franciszkien Prantlem w Jenbachu, właścicielem hotelu, o to proszącym, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennnej, która wybudowana być ma jako lokalna wąsko-torowa od stacyi w Jenbachu linii Kufstein—Innsbruck c. k. uprzyw. Spółki kolei południowej na Strass, Fügen i Zell n. Zillerem do Mairhofen, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonaryusze dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze kaucyę w sumie 20.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Nadaje się nadto koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, jakoteż w razie potrzeby także obligacyi pierwszeństwa, a to w sumie, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszeństwa, zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i nale-

życie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki, jakoteż formularze akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa tudzież wydać się mających obligacyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się

dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesjonariusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczono czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonariuszów, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonariusze zwracać mają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, który zawarty będzie z koncesjonariuszami.

§. 10.

Koncesjonariusze obowiązani są mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcyjaryuszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom następcząca jak kasa rzeczownego związku.

§. 11.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek

dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Dochód średni czysty w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonariuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu pozostałej części okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 aż do 3 obliczony, bez dodatku tamże wzmiankowanego, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na oprocentowanie po 4 od sta i spłacenie kapitału akeynego przez Rząd zatwierdzonego z doliczeniem raty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i programowe umorzenie pożyczek, gdyby za zezwoleniem Rządu były zaciągnięte, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiankowaną sumę roczną w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesjonariuszom podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie prawo objęcia kiedykolwiek do spłacenia z własnych funduszków w miejsce koncesjonariuszów pożyczek zaciągniętych w celu uzyskania kapitału dla kolei koncesyjonowanej, a to w kwocie jeszcze nie umorzonej według zatwierdzonego planu amortyzacji i zalegającej w chwili odkupienia, w którym to razie renta odkupu, jaka ma być płacona, zmniejszyłaby się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie oznaczonego kapitału pożyczkowego, jakoteż w danym razie, o odpowiednią potrzebną sumę kwotę dodatku, doliczać się mającego do dochodu średniego w myśl ustępu 1.

6. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl poprzedzających ustępów płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na

giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 6 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającami jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesyonaryuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

8. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (ll. 1 aż do 6) według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Poczynszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

10. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 8), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne. gdyby je koncesyonaryusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, ustępie 7.

Tak wtedy gdy koncesya upłynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym do-

datkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyjaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyjaryuszów na koszt koncesyjaryuszów

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące

Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1900 w języku **niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.**

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały **rocznik 1900**, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi **8 K.**

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba zarazem złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż wydawnictwo to posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą.

Nabywający odrazu całe **dziesięciolecie** lub **kilka dziesięcioleci** Dziennika ustaw państwa w języku **niemieckim**, płacą:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 50 K	Za dziesięciolecie 1879 do 1888 włącznie . . . 40 K
1859 " 1868 " . . . 24 " "	1889 " 1898 " . . . 60 "
1869 " 1878 " . . . 32 "	
Za pięć dziesięcioleci 1849 do 1898 włącznie . . . 180 K	
Za dziesięciolecie 1870 " 1899 " . . . 120 "	

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 32 K	Za dziesięciolecie 1890 do 1899 włącznie . . . 60 K
1880 " 1889 " . . . 40 "	
Za dziesięciolecie 1870 do 1899 włącznie . . . 120 K.	

Pojedyncze roczniki wydania **niemieckiego** dostać można:

Rocznik 1849 za . . . 4 K 20 h	Rocznik 1866 za . . . 4 K 40 h	Rocznik 1883 za . . . 5 K — h
" 1850 " . . . 10 " 50 "	" 1867 " . . . 4 " — "	" 1884 " . . . 5 " — "
" 1851 " . . . 2 " 60 "	" 1868 " . . . 4 " — "	" 1885 " . . . 3 " 60 "
" 1852 " . . . 5 " 20 "	" 1869 " . . . 6 " — "	" 1886 " . . . 4 " 60 "
" 1853 " . . . 6 " 30 "	" 1870 " . . . 2 " 80 "	" 1887 " . . . 5 " — "
" 1854 " . . . 8 " 40 "	" 1871 " . . . 4 " — "	" 1888 " . . . 8 " 40 "
" 1855 " . . . 4 " 70 "	" 1872 " . . . 6 " 40 "	" 1889 " . . . 6 " — "
" 1856 " . . . 4 " 90 "	" 1873 " . . . 6 " 60 "	" 1890 " . . . 5 " 40 "
" 1857 " . . . 5 " 70 "	" 1874 " . . . 4 " 60 "	" 1891 " . . . 6 " — "
" 1858 " . . . 4 " 80 "	" 1875 " . . . 4 " — "	" 1892 " . . . 10 " — "
" 1859 " . . . 4 " — "	" 1876 " . . . 5 " — "	" 1893 " . . . 6 " — "
" 1860 " . . . 3 " 40 "	" 1877 " . . . 2 " — "	" 1894 " . . . 6 " — "
" 1861 " . . . 3 " — "	" 1878 " . . . 4 " 60 "	" 1895 " . . . 7 " — "
" 1862 " . . . 2 " 80 "	" 1879 " . . . 4 " 60 "	" 1896 " . . . 7 " — "
" 1863 " . . . 2 " 80 "	" 1880 " . . . 4 " 40 "	" 1897 " . . . 15 " — "
" 1864 " . . . 2 " 80 "	" 1881 " . . . 4 " 40 "	" 1898 " . . . 6 " — "
" 1865 " . . . 4 " — "	" 1882 " . . . 6 " — "	" 1899 " . . . 10 " — "

Roczniki **wydań w innych siedmiu językach** od 1870 dostać można po tej samej cenie co wydanie **niemieckie.**

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które **zagięły** lub doszły **niezupełne**, reklamować należy najpóźniej w **przeciągu czterech tygodni** wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica III, Rennweg Nr. 16.

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa będzie można dostać tylko za **opłatą ceny handlowej** ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h).

Ponieważ **wszystkie roczniki** od roku 1849 wydania **niemieckiego** i **wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach** od roku 1870 są **całkowicie uzupełnione**, przeto można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej **nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część** wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h); tym sposobem ułatwione zostało **uzupełnianie niekompletnych roczników** Dziennika ustaw państwa i zestawianie pojedynczych części podług materyi.